Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

NEWSLETTER FINCO N.08/2015

Sommario

1. ECOBONUS 65% - PROROGA FINCO SCRIVE AL MINISTRO DEL RIO

2. RIFORMA COSTITUZIONALE DEL TITOLO V E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE - PASSI STRATEGICI POSITIVI

3. AMMINISTRAZIONI LOCALI E PARTECIPATE: UN NODO IRRESOLUBILE

4. SCIOPERO BIANCO: LA PROPOSTA DI ICHINO

5. CALABRIA: OCCUPANO STRADA OTTENGONO POSTO

6. MULTE E CONSEGNA ATTI GIUDIZIARI, UN BUSINESS A CUI POSTE NON VUOLE RINUNCIARE

7. PIANO ANTI DISSESTO - CHE DIVENTI OPERATIVO

Notizie dalla Federazione

1. VENTENNALE FINCO: MILANO 6 OTTOBRE 2015 - ORE 10.00

2. FILIERA MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE - MOZIONE ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

3. FILIERA MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE - PROPOSTE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

ECOBONUS 65% - PROROGA FINCO SCRIVE AL MINISTRO DEL RIO

IL 25 luglio scorso, preso atto delle dichiarazioni del Ministro Del Rio circa la opportunità di prorogare, ed anzi allargare, l'ambito di applicazione delle misure di cui all'oggetto, Finco ha scritto allo stesso per richiedere un incontro onde mettere a sua disposizione la notevole esperienza maturata sul campo dalle aziende associate. L'Ecobonus è una misura assolutamente positiva che è stata ampiamente affrontata nei precedenti numeri di questa Newsletter. La Federazione intende sottoporre al Ministro alcune ipotesi di stabilizzazione con progressiva decrescita del tenore dell'agevolazione.

LA RIFORMA COSTITUZIONALE DEL TITOLO V E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE - PASSI STRATEGICI POSITIVI

La Federazione giudica nella sostanza positivamente sia il Disegno di Legge sulla riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche (Atto Senato 1577 B) sia il progetto di riforma del titolo V della Costituzione relativo alle autonomie locali, attualmente in fase di approvazione al Parlamento.

Fra le varie novità di quest'ultimo: il ritorno allo Stato di alcune "esclusività" legislative quali - tra le altre - energia, infrastrutture strategiche e grandi reti di trasporto nonché la cancellazione della legislazione concorrente tra quest'ultimo e le Regioni in materie sensibili come alcune di quelle precedentemente elencate.
Ad esse rimarrebbe la legiferazione in merito alla pianificazione e amministrazione generale del territorio regionale, dalla mobilità all'organizzazione dei servizi sociali e sanitari. Dalla riforma verrebbe anche sancito l'assetto del tetto massimo degli stipendi dei membri degli organi elettivi regionali, in modo tale da non poter superare quelli spettanti ai sindaci dei comuni capoluogo di regione; non è tutto, ma è un punto di partenza.

Più complesso il discorso per quanto riguarda la riforma della PA, sicuramente di ampio respiro, e su cui torneremo, che presenta aspetti molto positivi insieme a qualche - rilevante - occasione persa.

Intanto va dato atto al Governo di affrontare un tema decisivo per tutto il Paese poiché riguarda i 3,3 milioni di addetti ed un terzo del PIL nazionale; ma in particolare - per quanto ci riguarda più da vicino - poiché è fondamentale ai fini di un esercizio d'impresa i cui costi burocratici non si configurino più come un ostacolo.
Molti sono stati i tentativi in questo senso: occorre mantenere la barra dritta.

Ricordiamoci solo quanto ci è voluto per passare dalla forma alla sostanza nell'applicazione di due semplici ma fondamentali diritti: quello di autocertificare e quello recante l'inibizione da parte delle PA di richiedere certificati riguardanti dati già in suo possesso.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

....SEGUE

E' assolutamente necessario che i purtroppo inevitabili quanto numerosi Decreti applicativi (16) vengano subito licenziati senza ulteriori annacquamenti rispetto a quanto già successo nell'iter del Disegno di Legge.
Una particolare attenzione andrà data all'effettiva ed auspicata declinazione degli istituti semplificatori della *Conferenza dei Servizi* e del silenzio/assenso, nonché degli iter di carriera sulla dirigenza pubblica, con il ruolo unico (nel quale non sono compresi -perché?- magistrati diplomatici e prefetti) dell'organizzazione del sistema camerale, dell'Avvocatura dello Stato, della semplificazione delle attività degli Enti Pubblici di ricerca.

Bene l'accorpamento del Corpo della Forestale in quello dei Carabinieri (ma che sia fatto anche nelle Regioni a Statuto Speciale!), ma molto male il non accorpamento tra Polizia e Carabinieri che è il vero nodo: qualcuno ci spieghi il perché al di là della tautologica motivazione che dipendono da due Ministeri diversi: e allora? Si riesce ad eliminare il ruolo di uno dei rami del Parlamento e non ad unificare le forze dell'Ordine?

Debole purtroppo, ancora una volta, e non abbastanza incisiva, la parte riguardante la disciplina delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche. In particolare del tutto negativa e di fatto inibiente di una reale possibilità di cambiamento, la previsione introdotta dall'articolo 14 e relativa "*all'introduzione di strumenti, anche contrattuali, volti a favorire la tutela dei livelli occupazionali nei processi di ristrutturazione e privatizzazione relativi alle società partecipate*".

Infine, poteva forse essere un'occasione per estendere anche al lavoro pubblico le norme previste dal Jobs Act in materia di cessazione del rapporto di lavoro.

Tuttavia, occorre sottolineare che se le norme di cui trattasi venissero rapidamente ed uniformemente applicate anche solo al 50%, ci troveremmo di fronte ad un reale e possibile cambio di passo della cosa pubblica, e quindi del nostro Paese.
Purtroppo sinora, tentativi anche molto minori di riforma (citando in ordine sparso Bassanini, Cassese, Urbani, Frattini etc..) si sono scontrati non solo con la resistenza della dirigenza pubblica ma anche e soprattutto con quella dei sindacati - occorre dirlo a chiare lettere- che hanno già commentato che la P.A. non può essere usata come bancomat. E' bene non dimenticare mai, in proposito, che l'unico vero e costante bancomat dell'Erario Italiano è il cittadino che sinora ha sempre pagato in risorse e/o (dis)servizi anche e soprattutto le inefficienze della P.A.. Anche la classe politica non ha effettuato alcuna reale vigilanza nell'applicazione delle norme da essa stessa licenziate e sui dirigenti che avrebbero dovuto garantirne l'osservanza.

SCIOPERO BIANCO: LA PROPOSTA DI ICHINO

Lo "sciopero bianco" che ha costretto i romani ad attendere lunghi minuti alle banchine delle metro capitoline, ha creato un'ondata di indignazione senza precedenti. Tra le reazioni a questo disagio collettivo, quella del senatore PD Pietro Ichino che ha presentato un Disegno di Legge sulla regolamentazione degli scioperi.

Fra i capisaldi del nuovo progetto, un maggiore allineamento con le normative vigenti in Gran Bretagna e Germania, riservando la possibilità di proclamare lo sciopero solo alle "*organizzazioni che rappresentino la maggioranza dei lavoratori interessati, oppure quelle minoritarie che ottengano il consenso della maggioranza in un apposito referendum*". Anche se in realtà, l'abuso del diritto di sciopero nel tempo, è stato anche e soprattutto (come effetti) realizzato da articolazioni delle sigle sindacali più grandi.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

CALABRIA: OCCUPANO STRADA - OTTENGONO POSTO

Durante la mattina dello scorso 28 luglio un gruppo di precari calabresi ha bloccato uno svincolo dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria per protestare contro la mancata stabilizzazione lavorativa prevista, invece, all'interno del decreto enti locali.
La rabbia manifestata ha subito prodotto i suoi frutti e, grazie ad un maxiemendamento al Senato, è stato dato il via alla proroga (assunzione?) dei seimila lavoratori della categoria.
E' un esempio di come non si rimetteranno mai a posto i conti pubblici. Una pagina di pessima politica, un costo enorme che ci porteremo dietro per anni, naturalmente senza "padri".
Assunti per diritto acquisito con proteste e senza che si possa loro applicare l'articolo 18 perché nella P.A. si viene assunti per concorso !?

MULTE E CONSEGNA ATTI GIUDIZIARI, UN BUSINESS A CUI POSTE NON VUOLE RINUNCIARE

Almeno 300 milioni di euro l'anno: tanto vale il mercato della consegna di contravvenzioni e atti giudiziari (in gergo "riserva legale sugli atti giudiziari"), che Poste Italiane detiene in regime di monopolio e a cui non vuole assolutamente rinunciare, nonostante la votazione riguardante la sopravvivenza o - la auspicabile - soppressione del monopolio sia prevista per settembre, nell'ambito del Decreto per la Concorrenza.
La quotazione in borsa dell'azienda è prossima e la riserva legale sugli atti giudiziari sarebbe il motivo per insistere nel mantenimento di questo privilegio, ottimo viatico per creare condizioni più favorevoli e presentarsi agli investitori con un prezioso asset (pagato dai contribuenti in termini di peggior servizio) come asso nella manica.

Durante un'audizione parlamentare presso le Commissioni Attività Produttive e Finanze, le Poste hanno avanzato la richiesta di mantenere il monopolio per altri tre anni prorogando la scadenza attualmente prevista a giugno 2016 fino al 2019. Tuttavia, ci sono almeno due ostacoli: in Europa, oltre che in Italia, solo in Polonia e Portogallo i servizi di consegna di multe e documenti giudiziari sono gestiti monopolisticamente; inoltre, la delibera 728/2013 dell'Antitrust ha chiarito pubblicamente che il prezzo preteso da Poste per il servizio supera del 100% il suo costo.

Sicuramente contrariato dalle richieste di Poste confidiamo sarà il Presidente del Consiglio Matteo Renzi, che con esse aveva concordato un patto non scritto per cui il Governo si impegnava a varare alcuni provvedimenti favorevoli alle Poste, a fronte della rinuncia alla riserva sugli atti giudiziari. Dopo aver mantenuto - con aggravio per imprese e cittadini - la sua parte di patto (aumento dei prezzi di posta ordinaria e prioritaria, consegna della posta a giorni alterni - quando succede e comunque non d'estate, nonostante 150.000 impiegati - nel 25% del territorio nazionale, nonostante le indicazioni europee parlino di almeno 5 giorni di consegna settimanali), c'è da sperare che Renzi non transiga e non accetti ulteriori rinvii.

Tali riserve indiane di privilegi non possono più sussistere con un'economia in ginocchio anche per la insufficienza dei servizi. Non può essere un motivo quello di fare cassa ai fini della successiva collocazione in borsa onde vendere parti della proprietà. In questo modo, si fa cassa oggi e si paga per il futuro!
Se il Tesoro vuole veramente fare cassa, venda il 51 e non il 49%.

PIANO ANTI DISSESTO - CHE DIVENTI OPERATIVO

Non può che essere guardata con favore l'attenzione posta dal Governo sul tema del dissesto idro-geologico. Auspichiamo che venga varato e diventi subito operativo il piano pluriennale di interventi che varrebbe otto miliardi di euro, di cui 1,3 per il piano anti alluvioni in 132 città italiane.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

AMMINISTRAZIONI LOCALI E PARTECIPATE: UN NODO IRRESOLUBILE

Secondo una recente analisi della Corte dei Conti sono sette le Regioni italiane in cui le perdite sono superiori agli utili con riferimento ai bilanci delle società controllate e partecipate: Abruzzo, Calabria, Campania, Lazio, Molise, Sicilia ed Umbria con la regione isolana a detenere il record, con un divario di 81 milioni (117 milioni di perdite contro i 36 milioni di utili). Molte sono "stipendifici" che, spesso, svolgono attività lontane dalla funzione pubblica o, addirittura, risultano cessate o in liquidazione.
Ma la questione non riguarda solo le Regioni: tra i Comuni solamente il 17,55% non risulta in possesso di quote di partecipazione in società o organismi.

Non c'è nulla da fare, qualunque sia il Governo non si riesce ad intaccare questo zoccolo duro di potere locale assolutamente inefficiente - con delle rare eccezioni - dal punto di vista dei servizi ai cittadini ma del tutto efficiente, anzi essenziale, ai fini della gestione del potere locale. E non a caso, nel DDL concorrenza all'esame della Camera dei Deputati – Commissione Finanze ed Attività Produttive – è saltata la reale liberalizzazione del trasporto locale. Cosa si vuole aspettare ancora? Altri casi come quello emblematico e scandaloso dell'Atac di Roma (*A proposito dell'Atac un suggerimento: poiché i biglietti - data la moltitudine degli abusivi - coprono solo il 30% dei costi e data la paura - così ha affermato il Direttore Generale Atac - degli ispettori di effettuare i controlli in periferia, perché non utilizzare parte degli oltre 6.000 vigili urbani di Roma, dato che solo mille per volta sono su strada? Questa sarebbe un'ottima misura anche da un punto di vista "pedagogico").*

Notizie dalla Federazione

VENTENNALE FINCO: MILANO 6 OTTOBRE 2015

Per la prima volta in tale occasione, la Federazione organizza un'Assemblea Generale, il **6 ottobre p.v. alle ore 10.00 a Milano** presso l'Hotel Principe di Savoia. La partecipazione è libera previa conferma agli uffici della Federazione **(comunicazione@fincoweb.org - fax 06/8559860).**

*Il Convegno si terrà il **6 ottobre p.v., a Milano**, nell'elegante cornice dell'Hotel Principe di Savoia.*
*L'evento inizierà al mattino alle ore 10 con la presentazione dei principali dati del settore, dopo la relazione della Presidente **Carla Tomasi** ed il saluto delle Autorità locali.*

*Seguiranno due tavole rotonde con importanti personalità del mondo della politica e delle Istituzioni: **Paolo Agnelli** (Presidente Confimi), **Pier Paolo Baretta** (Sottosegretario Ministero dell'Economia e delle Finanze), **Sergio Fabio Brivio** (Vice Presidente Finco e Vice Presidente Uni), **Innocenzo Cipolletta** (Presidente Fondo Strategico), **Riccardo Nencini** (Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), **Ermete Realacci** (Presidente della Commissione e Ambiente della Camera), **Giorgio Spaziani Testa** (Presidente Confedilizia), **Federico Testa** (Presidente e Commissario Enea), **Simona Vicari** (Sottosegretario del Ministero dello Sviluppo Economico), **Armando Zambrano** (Presidente Consiglio Nazionale degli Ingegneri e Coordinatore Reti Professioni Tecniche).*

Successivamente, verranno approfonditi i principali indici economico-congiunturali dell'edilizia e delle costruzioni. Si parlerà di strategie per affrontare il cambiamento del mercato nel nostro settore con tre focus: **finanza e gestione d'impresa, servizi ai clienti, e multicanalità ed e-commerce.** Questa seconda parte della giornata vedrà la partecipazione di testimonial e dei massimi esperti del settore.

Per gli Ingegneri la partecipazione al Convegno darà luogo a 3 crediti formativi da parte del Consiglio Nazionale degli Ingegneri.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

Notizie dalla Federazione

FILIERA MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE - MOZIONE ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

La Filiera della Mobilità e Sicurezza Stradale della Finco attira l'attenzione sull'interessante mozione presentata dall'On. Minnucci alla Camera dei Deputati mercoledì 5 agosto scorso.
Riportiamo qui di seguito il testo integrale della mozione sopracitata:

" La Camera, premesso che:

L'ultimo rapporto Aci-Istat del novembre 2014 sugli incidenti stradali nel nostro Paese conferma il trend in calo con una diminuzione dei morti e dei feriti, ma i numeri restano ancora impressionanti, con enormi costi umani e sociali; nel 2013 hanno perso la vita 3.385 persone e oltre 100 mila sono rimaste invalide;
ogni giorno in Italia perdono la vita in media 9 persone e 705 restano ferite; rispetto al 2012, il numero di incidenti è sceso del 3,7 per cento, quello dei feriti del 3,5 per cento mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8 per cento.
Come spinta ad un ulteriore miglioramento è importante ricordare che nel 2001 le vittime sulle strade italiane furono oltre settemila (7.096, gli incidenti più di 260 mila e i feriti oltre 370 mila) con una diminuzione che in 13 anni ha raggiunto il 52,3 per cento; gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si sono verificati 4,63 decessi ogni 100 incidenti. Le vittime sono state invece 1,04 ogni 100 incidenti sulle strade urbane e 3,46 sulle autostrade. Rispetto al 2012, l'indice di mortalità risulta in netta diminuzione sulle strade extraurbane (5,03 nel 2012) e in lieve calo su autostrade e strade urbane (rispettivamente 3,51 e 1,12 nel 2012); l'indice di mortalità raggiunge il valore massimo tra le 3 e le 6 del mattino, in media 5 decessi ogni 100 incidenti, la domenica è il giorno della settimana nel quale si registra il livello più elevato di mortalità;
nel 67,9 per cento dei casi le vittime degli incidenti stradali sono conducenti di veicoli, nel 15,9 per cento passeggeri trasportati e nel 16,2 per cento pedoni; la categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (67,5 per cento); seguono i motocicli (12,8 per cento) gli autocarri (6,4 per cento), le biciclette (5,3 per cento) e i ciclomotori (4,5 per cento); i motocicli rappresentano la categoria di veicolo più a rischio: l'indice di mortalità è pari a 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti, seguono biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84);

L'Italia, come l'Europa intera, è in linea con la tabella di marcia voluta dall'Unione europea che si è posta l'obiettivo di dimezzare il numero dei morti sulle strade nel decennio che va dal 2010 al 2020. Nel 2013 hanno perso la vita sulle strade del Continente 26.010 persone rispetto alle 28.298 del 2012 con un calo del 17,7 per cento rispetto al 2010 (la percentuale è la stessa nella Penisola);
la media dell'Unione europea è di 51,4 persone decedute in incidente stradale ogni milione di abitanti, l'Italia con 56,2 si colloca al 14° posto dietro agli altri quattro grandi paesi che sono Regno Unito, Spagna, Germania e Francia. In valore assoluto occupiamo però sempre il primo posto (3.385 morti) seguiti da Polonia (3.357), Germania (3.354) e Francia (3.250);
i giorni del fine settimana, tra venerdì e domenica, sono quelli in cui si verificano più incidenti, che coinvolgono in particolare i giovani tra i 18 e i 24 anni. La stanchezza dopo serate del week end, guida in stato di ebbrezza o sotto droghe, rimangono tra le principali cause di questi incidenti, anche se i controlli su uso di alcool e droghe si sono rivelati efficaci e sarebbe opportuno intensificarli soprattutto nei pressi di discoteche e locali notturni;

In Europa il 38 per cento degli incidenti fatali si verifica nelle strade urbane ed interurbane. Il fenomeno preoccupante ne le aree urbane è legato al coinvolgimento di utenza vulnerabile, come pedoni, ciclisti e motociclisti, in particolare di bambini e anziani, e la preoccupazione aumenta in ragione del fatto che i miglioramenti ottenuti nell'arco dell'ultimo decennio sono stati meno significativi proprio nelle aree urbane e nel coinvolgimento dell'utenza vulnerabile.
Evidentemente la maggiore protezione nei veicoli non si traduce in maggiore sicurezza per chi non è nel veicolo e che il controllo della velocità rafforzato dal tutor autostradale non è altrettanto assicurato fuori dalle autostrade. Infine va notato come il sistema dei controlli rimane inadeguato e che in città anche piccole distrazioni possono risultare fatali per l'utenza vulnerabile; il numero delle vittime tra i 15 e i 24 anni continua a diminuire, mentre cresce quello dei cittadini più anziani. Anche per i pedoni, i pericoli non sono pochi: il 22 per cento rimangono vittime specialmente in aree urbane, in particolare le donne e gli anziani risultano più a rischio di incidenti fatali nell'attraversamento della strada;
i progressi registrati nel nuovo millennio sono dovuti ai più elevati livelli di sicurezza dei veicoli ma, soprattutto, all'introduzione di efficaci sistemi di «dissuasione», come la patente a punti e più sofisticati dispositivi di controllo della velocità, oltre alla importantissima «formazione» di chi guida; nel 2014, però, nei Paesi dell'Unione europea – secondo il rapporto sulla sicurezza stradale presentato dalla commissaria Ue per i trasporti Violeta Bulc nel marzo di quest'anno – si sono contati 25.700 morti e 200 mila feriti gravi, con un calo solo dell'1 per cento rispetto al 2013, un rallentamento preoccupante rispetto ai progressi degli ultimi anni; nel luglio 2010 la Commissione europea ha adottato il Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale, inteso a dimezzare le vittime di incidenti stradali in Europa entro il 2020.
Il programma definisce una serie di iniziative, a livello europeo e a livello nazionale, allo scopo di migliorare la sicurezza del veicolo, la sicurezza dell'infrastruttura e il comportamento degli utenti della strada; il programma è stato adottato in base ad alcuni dati-chiave: la sicurezza stradale è un grosso problema sociale. Nel 2009 sono morte sulle strade dell'Unione europea più di 35.000 persone, cioè l'equivalente di una città

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

....SEGUE

di media grandezza.
Secondo le stime, per ogni morto sulle strade d'Europa ci sono 4 invalidi permanenti, con danni al cervello o al midollo spinale, 10 feriti gravi e 40 feriti lievi;
i costi economici per la società sono stimati a 130 miliardi di euro all'anno;
nel programma sono indicati sette obiettivi strategici:

1) miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada;
2) rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale;
3) miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;
4) misure per migliorare la sicurezza dei veicoli;
5) promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale;
6) miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente;
7) fissare protezione degli utenti vulnerabili della strada;

il Governo e il Parlamento hanno avviato l'approvazione del Piano nazionale della sicurezza stradale e di disegni di legge finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale, tra cui la riforma del codice della strada, già approvato dalla Camera dei deputati e l'introduzione del reato di omicidio stradale, già approvato dal Senato della Repubblica; è sempre più attiva la presenza e l'impegno del mondo associazionistico legato alla sicurezza stradale, che vede coinvolte le associazioni delle vittime, le associazioni delle varie categorie di utenza della strada e la rete di associazioni e osservazioni territoriali, che conformano nel loro insieme un attivo movimento di cittadinanza a favore della sicurezza stradale; la terza domenica di novembre è stata riconosciuta come giornata mondiale delle vittime della strada da parte delle Nazioni Unite con Risoluzione 60/5, adottata dall'Assemblea Generale il 26 ottobre 2005, quale «giusto riconoscimento per le vittime della strada e per le loro famiglie».
Gli Stati membri e la comunità internazionale sono invitati a riconoscere questo giorno; questa giornata è dedicata a ricordare i milioni di persone uccise o ferite sulle strade, le loro famiglie e le comunità, e al contempo a rendere omaggio ai componenti delle squadre di emergenza, agli operatori di polizia e ai sanitari che quotidianamente si occupano delle conseguenze traumatiche della morte e delle lesioni sulla strada; la morte e i ferimenti sulla strada sono eventi improvvisi, violenti, traumatici, il cui impatto è di lunga durata, spesso permanente.
Questa particolare Giornata del Ricordo ha lo scopo di rispondere al grande bisogno delle vittime della strada che vi sia un riconoscimento pubblico della loro perdita e della sofferenza; con la risoluzione del Parlamento europeo del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020, si esortano la Commissione europea e gli Stati membri a riconoscere ufficialmente la terza domenica di novembre come giornata mondiale delle vittime della strada, così come hanno già fatto le Nazioni unite e l'Organizzazione mondiale della sanità, al fine di sensibilizzare maggiormente l'opinione pubblica in merito a tale problematica (punto 12 della risoluzione), impegna il Governo:

- a mettere in campo tutti gli strumenti e ad assumere tutte le iniziative necessarie allo scopo di migliorare la sicurezza degli utenti della strada, per proseguire l'impegno volto a raggiungere l'obiettivo indicato nel 2010 nel programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale della Commissione europea, inteso a dimezzare le vittime di incidenti stradali in Europa entro il 2020;
- ad assumere iniziative per riconoscere ufficialmente la terza domenica di novembre come giornata mondiale in memoria delle vittime della strada, così come hanno già fatto le Nazioni unite e l'Organizzazione mondiale della sanità, al fine di sensibilizzare maggiormente l'opinione pubblica in merito a tale problematica, così come indicato dalla risoluzione del Parlamento europeo del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020;
- ad indire gli Stati generali della sicurezza stradale, con l'obiettivo di confrontarsi con le istituzioni, le forze di polizia, le società e le associazioni che operano nel settore della manutenzione e della sicurezza stradale e la cittadinanza, sui dati relativi alla rete stradale italiana e sulle azioni e sulle politiche da mettere in campo per raggiungere gli obiettivi europei e migliorarne la sicurezza e l'affidabilità. (1-00975) "

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

FILIERA MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE - PROPOSTE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Perché serve la regolazione nel trasporto pubblico (TP) a livello locale. Lo spunto per queste righe discende dall'ottima relazione annuale al Parlamento del Presidente Art (Autorità di Regolazione dei Trasporti) Andrea Camanzi dello scorso 15/7 dove, tra altro, si dà atto delle chiare misure redatte per disciplinare l'affidamento in esclusiva dei servizi di Tpl da parte degli EELL.

Le analisi del contesto economico sociale delle economie più sviluppate ci suggeriscono che la mobilità, la buona mobilità, ne costituisce un pilastro. La movimentazione di beni e passeggeri, in queste realtà, è infatti agevolata dalla presenza di efficaci ed efficienti sistemi di Tpl, dalle misure di organizzazione/pianificazione del territorio e della mobilità in particolare.
Questo comporta, per questi Paesi, la possibilità di offrire, ai singoli contesti produttivi, un rilevante vantaggio competitivo nella produzione di beni e servizi, contribuendo, per tale via, a ridurre i costi diretti ed indiretti di produzione delle loro imprese.

La buona mobilità è pertanto una carta da spendere, un settore su cui investire, soprattutto in un momento di crisi economica duratura e di necessità di realizzare interventi che diano dei ritorni tangibili sul Pil.
Il palese conflitto di interessi che vede coinvolti gli EELL, evidentemente per i troppi ruoli ricoperti, non permette il raggiungimento degli obbiettivi che il legislatore si pone con la liberalizzazione del settore Tpl.
Il legislatore europeo ed italiano ritengono, in maniera chiara, che gli obiettivi di miglioramento qualitativo e quantitativo del Tpl si possano raggiungere puntando alla decisa liberalizzazione del settore.
Ora, in ottica di liberalizzazione, il contesto normativo è chiaro a livello europeo, migliorabile, ma presente, a livello nazionale, vi sono poi le leggi regionali attuative (in alcuni casi troppo invasive nel campo della concorrenza), vi sono i preziosi indirizzi del garante autorità e concorrenza per il mercato (Agcm) e sono uscite le misure in materia di gare ed affidamenti in esclusiva da parte di Art. Misure quelle di Art chiare, complete e molto approfondite. Come chiari sono gli indirizzi di Agcm.
Quindi tutto semplice?

Abbiamo tutti gli ingredienti per garantire il successo del processo di liberalizzazione ed in particolare gli EELL (come appaltatori) sono in grado di dare puntuale attuazione alle norme, alle misure ed agli indirizzi?
No. La storia recente ci dice che è mancato qualcosa per realizzare la riforma, oltre, in molti casi, alla mancanza di volontà da parte dei soggetti esecutori.

Nel 1997 il decreto Burlando consentiva già, a Regioni ed EELL, di avviare il processo di liberalizzazione.
Sono passati 18 anni e quanto doveva accadere non è accaduto, se non marginalmente. Anzi, il movimento che ha lavorato per non dare corso alla liberalizzazione si è nel frattempo consolidato attorno al nuovo management politicizzato di molte aziende pubbliche del settore.
Manca allora un tassello fondamentale per poter dare corso a questo processo di liberalizzazione.
Molte realtà europee e non, ci insegnano che gli EELL per dare attuazione al processo di liberalizzazione costituiscono un soggetto terzo cui affidare il ruolo di stazione appaltante e successivo controllo e gestione dei contratti di servizio che escono dalle gare.

Le Agenzie della mobilità, per usare il linguaggio della Regione ER, oppure le cosiddette OA (organizing authorithy), nel linguaggio internazionale di UITP (Unione Internazionale del TP).
Possono cioè essere costituiti dei soggetti terzi, a pieno ed esclusivo controllo pubblico, che a livello locale (regionale o meglio sovra provinciale) svolgano almeno i compiti di pianificazione del servizio di TPl, della sua messa a gara e poi il controllo del servizio assegnato.

L' esperienza personale mi suggerisce che tale soggetto possa anche utilmente svolgere altri ruoli quali, ad es., la proprietà degli assets (depositi, officine, sistemi tecnologici ecc), essere il gestore dei ricavi (nel caso gara cosiddetta gross cost) , svolgere servizi diversi per gli stessi EELL sia nel campo della mobilità sostenibile che in altri campi relativi agli altri servizi pubblici locali.

Cardine per il settore Tpl, per la riuscita della riforma, la terzietà di questi soggetti rispetto al singolo EELL.
Tali Agenzie svolgono un compito, per ogni EELL, operando sulla base di appositi contratti convenzionali.

Non serve però creare l'ennesimo soggetto con cultura prettamente amministrativa, non serve un soggetto che svolga tale ruolo in maniera burocratica.

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

....SEGUE

Serve, viceversa, creare un soggetto manageriale con reali competenze in materia di Tpl, quantomeno sulla pianificazione, messa a gara e controllo del servizio.

Questo è il punto cardine. Su questo passaggio o meglio sulla sua mancanza, cioè sulla mancanza di soggetti competenti a svolgere il ruolo di stazione appaltante è fallito il tentativo del 1997 di riformare il settore.

In sostanza basta prendere atto che, storicamente, le competenze trasportistiche non erano e non sono, generalmente, allocate negli EELL, ma che questi le avevano allocate, consapevolmente o meno, nelle loro aziende partecipate. Questa considerazione espressa in un recente seminario di ASSTRA da parte di un alto dirigente della Regione Toscana è una profonda realtà. Una realtà con cui confrontarsi a livello Paese.

Se questa era ed è ancora la situazione, va trovata una soluzione idonea. Cioè in sostanza non è possibile svolgere attività specialistiche, pianificazione e messa a gara dei servizi, in primis, che richiedono, come ovvio, approfondite conoscenze del settore, senza detenerle nei soggetti chiamati ad attuare tali attività.
Se è vero che gli EELL, generalmente, non possiedono queste competenze e sono, spesso, in palese conflitto di interessi, va realizzata la soluzione che in Europa ha successo.

La creazione, cioè, di un soggetto competente, sia sul fronte della pianificazione del servizio sia su quello della "migliore" definizione delle regole operative, attraverso il capitolato di gara prima ed il Cds poi, sono elementi cardine di questo tentativo di evoluzione del settore.

Senza dimenticare che la conoscenza del processo industriale e la capacità di raccogliere, analizzare ed elaborare esaustivi dati di bacino e di servizio, che stanno anche alla base della creazione del PEF (piano economico finanziario), sono competenze altresì irrinunciabili per un soggetto regolatore.

La qualità, la competenza e conoscenza dei servizi da parte di tale soggetto regolatore consentirà di costruire un bando di gara, un capitolato, dove il partecipante avrà tutte le informazioni necessarie a poter valutare la possibilità di fare un'offerta economicamente sostenibile. Migliorando con ciò il possibile numero dei partecipanti alla gara (reale obiettivo della riforma per assicurare la contendibilità dei servizi).

Se questi regolatori locali fossero nel numero di uno o di massimo poche unità per Regione, diventa facilmente intuibile che Art e Agcm potrebbero più facilmente ed efficacemente dialogare, sulla applicazione delle misure per attuare la riforma, con massimo 30-50 Agenzie locali. Realizzando, a livello Paese, una situazione fertile e con base omogenea per l'applicazione della riforma.

Estratto da "Le Strade" di Giulio Guerrini

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni

FINCO
Via Brenta, 13 - 00198 Roma
Tel 06 8555203 - fax 06 8559860
e-mail segreteria@fincoweb.org - sito web www.fincoweb.org

*La presente newsletter vuole essere un agile e trasparente strumento di informazione sulle posizioni Finco. La Federazione tuttavia non vuole assolutamente risultare invasiva degli spazi e-mail dei destinatari. Pertanto basterà inviare una e-mail con scritto **"CANCELLAMI"** per essere eliminati dalla mailing list.*

A cura dell' Ufficio Comunicazione Finco